Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 935 de 2017

ASOCIACIÓN DE CHOFERES INDEPENDIENTES DE APLICACIONES

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 15 de marzo de 2017

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Martín Tierno.
MIEMBROS:	Señores Representantes Daniel Caggiani, Felipe Carballo, Oscar De los Santos, Ángel Domínguez, Julio Naumov y Adrián Peña.
DELEGADO DE SECTOR:	Señor Representante Jorge Pozzi.
ASISTEN:	Señores Representantes Mario Ayala y Gustavo Da Rosa.
INVITADOS:	Señoras Sandra Larraud y Lilián Ramírez y los señores Pablo Vizcarra y Leonardo Mayes.
SECRETARIA:	Señora Doris Muñiz.
PROSECRETARIA:	Señora Viviana Calcagno.

SEÑORA SECRETARIA.- Han votado siete señores representantes: seis lo han hecho por el señor diputado Óscar De los Santos y uno por el señor diputado Daniel Caggiani.

SEÑOR PRESIDENTE.- Ha sido electo como vicepresidente el señor representante Óscar De los Santos, con quien esperamos trabajar en conjunto y de buena manera, como lo hemos hecho hasta ahora.

Corresponde votar el régimen de trabajo de la Comisión. Proponemos que las sesiones continúen siendo los días miércoles, del 1º al 18 de cada mes, a la hora 12.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Siete por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad

Continuando con las propuestas -como habíamos acordado en el año 2015-, planteo la posibilidad de reunirnos el primer martes de cada mes para tratar los proyectos.

Con respecto al proyecto de la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, por ahora tenemos que recibir a cuatro delegaciones. La idea es recibir el primer miércoles de abril a las dos delegaciones que mencioné, pero nos van a quedar pendientes las otras dos.

También tenemos pendiente la solicitud del diputado Gandini -realizada por el diputado Lafluf- para recibir al señor ministro de Transporte y Obras Públicas y a la Administración Nacional de Puertos, por un planteamiento que nos llegó por mail a todos el día 21 de diciembre, relacionado con la empresa Lobraus Puerto Libre SA, sobre una adjudicación que hizo la Administración Nacional de Puertos en el año 2013.

Asimismo, tenemos pendiente la visita del señor ministro por los temas que habían sido agendados: obras que debe encarar el país con respecto a la inversión de UPM; situación de las licitaciones en las rutas nacionales; sistema logístico ferroviario -sobre todo por denuncias hechas por la Unión Ferroviaria- ; planteo del diputado Olaizola sobre el dragado del antepuerto; puerto de Fray Bentos, y algunos otros proyectos que están en carpeta y que habían sido retirados del archivo.

SEÑOR CARBALLO (Felipe).- Quisiera saber cuál sería el horario para los días martes, porque más de uno integramos varias comisiones.

En mi caso, los martes a la hora 12 tengo la responsabilidad de integrar la Comisión Especial de Deporte.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quizás sería mejor que se coordinara a través de la Secretaría un horario que nos quedara bien a todos; puede ser en horas de la mañana o de la tarde, antes de la sesión de Cámara, pero por lo menos vamos a tener que contar con dos horas para sesionar, si es que hay acuerdo. De lo contrario, las sesiones de los días miércoles pueden ser un poco más extensas.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- Yo también tengo comisión los días martes y tengo que ver los horarios. No tendría dificultad en venir los miércoles a una sesión extraordinaria después del día 18 de cada mes.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- En base a lo que se ha comentado y han informado los demás diputados, la perspectiva para marcar los martes como día de reunión quizás sea complicada. Me adhiero a la última posición de que, en caso de que sea necesario sesionemos un miércoles más de manera extraordinaria. Es una propuesta.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar la propuesta del señor diputado Peña, quien acompaña lo formulado por el señor diputado De los Santos, de sesionar los días miércoles después del 18 de cada mes -en caso de que sea necesario-, en el mismo horario.

(Se vota)

——Siete por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

Debo informar a la Comisión que después de que se retire la delegación, el señor diputado Ayala realizará un planteamiento.

(Ingresa a sala una delegación de la Asociación de Conductores Independientes de Aplicaciones)

——La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene el agrado de recibir a una delegación de la Asociación de Conductores Independientes de Aplicaciones, integrada por las señoras Sandra Larraud y Liliana Ramírez, el doctor Pablo Vizcarra y el arquitecto Leonardo Mayes.

Esta delegación ha dejado una nota planteando la situación que está atravesando después de que el Poder Ejecutivo aprobara decretos de regulación, sobre todo relacionados con la DGI y el BPS, y ha estado haciendo movilizaciones, que vimos por la prensa nacional.

SEÑOR VIZCARRA (Pablo).- Para nosotros es un gusto estar reuniéndonos con ustedes en el día de hoy; era algo que estábamos buscando incesantemente.

Previo a la reunión con el Parlamento, hemos tenido reuniones con distintos diputados de todos los partidos que tienen representación en esta Casa. Pasamos una semana reuniéndonos con sus colegas: con el diputado Conrado Rodríguez, del Partido Colorado; con los diputados Gustavo Penadés y Juan José Olaizola, del Partido Nacional; con el diputado Radío, del Partido Independiente; y con el diputado Jorge Pozzi, del Frente Amplio. Ese fue nuestro raid dentro de esta Casa. El Parlamento estaba en receso, o sea que inmediatamente a tener todas esas reuniones, entendimos del caso que debíamos reunirnos con la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas, ya que nuestra actividad está enmarcada dentro de lo que es el transporte de personas.

En ese intermedio también decidimos hacer una movilización para mostrar a la sociedad, principalmente a la de Montevideo -hoy las aplicaciones actúan en Montevideo y en la zona metropolitana; no se han extendido a otros departamentos- por la dificultad que estamos encontrando con el marco regulatorio. Por un lado la Intendencia de Montevideo y, por otro el Poder Ejecutivo, han regulado en el ámbito de sus competencias pero, a nuestro entender, esa regulación no ha tenido la suficiente coordinación ni la visión de los choferes, que entendemos que es algo que debe darse.

Luego de esa regulación nos encontramos que el 70% de los choferes quedarían por fuera debido a la cantidad de horas que trabajan en este servicio, pues los costos le comerían la utilidad de la actividad. Esta es la situación real que podemos abrir en todos sus aspectos, tanto con relación a la regulación de la Intendencia de Montevideo, como a la del Poder Ejecutivo a través de los decretos que se dictaron en el mes de febrero. Creo que el que atiende a nuestra actividad es el Decreto N° 048.

También es bueno adelantar que hay muchos conductores que han interpuesto recursos a estos decretos -recursos administrativos, de revocación y jerárquicos-, y que luego acudirían hasta el TCA. También se evaluó por nuestra parte presentar algún recurso de amparo. Yo tengo la doble condición de ser abogado, y me puse a estudiar un poco el tema. Entendimos que no era del caso acudir a ese recurso porque la jurisprudencia nos marcaba que no íbamos a tener el éxito que estábamos pretendiendo obtener.

Por lo tanto, en materia jurisdiccional solamente hay recursos administrativos presentados ante el Ministerio de Economía y Finanzas. Y si luego de culminar el plazo legal la respuesta no es la esperamos que sea de la Administración, acudiremos al Tribunal de lo Contencioso Administrativo. Pero ese no es nuestro ánimo. Nuestra intención es desistir de esos recursos y que la legislación nos ampare en nuestro derecho de trabajo.

Hoy nos encontramos con una regulación que nos pone en pie de desigualdad muy grande con respecto al sistema tradicional de transporte, y eso lo queremos ir solucionando en la medida de nuestras posibilidades, y que los actores de todo este sistema nos vayan recibiendo.

Ayer tuvimos una reunión con Pablo Inthamoussu, director de Movilidad de la Intendencia de Montevideo, quien a grandes rasgos nos trasmitió que la Intendencia había dado su puntapié inicial, que ya había un decreto de la Junta Departamental en este sentido y que ellos no veían la necesidad de dar un paso hacia atrás y hacer una revisión de la regulación.

Respecto a esto, tenemos una visión distinta a la que se nos trasmitió en el día de ayer. Creemos que siempre es bueno y acertado corregir cuando uno ve que hay algunos puntos que no están del todo correctos.

En este sentido, el decreto reglamentario de la Intendencia creó un canon que se ha puesto sobre los hombros de los permisarios. En las aplicaciones, los permisarios y choferes son más o menos lo mismo; no se da como en la realidad del taxi -por ejemplo-, donde existen dueños de muchos vehículos, de decenas y hasta de centenas de coches. Acá hay un permisario y un chofer. En todo caso, lo que permitiría la nueva regulación sería, por ejemplo, que un cónyuge pudiera manejar el mismo coche, pero no acumular dos, diez o cien coches. Este canon se paga por kilómetro recorrido. Somos los únicos que tenemos vehículos en Montevideo que pagamos dos veces por recorrer las calles de la capital, y ahí ya tenemos la primera desigualdad. Creemos que este canon debe estar en cabeza de las empresas y no de los conductores. En ese sentido, con estas empresas existe legislación internacional que así lo avala. Por ejemplo, hoy bajé un proyecto de ley -no sé si tiene sanción en el Parlamento de Colombia-, por el cual este canon es creado con la misma finalidad que se creó en la Intendencia, pero no se pone sobre la cabeza de los conductores sino de las empresas, y creemos que eso es lo correcto. ¿Por qué? Porque no nos corresponde a nosotros pagar ese canon, porque ya pagamos patente, como todos los demás actores del servicio de movilidad del departamento de Montevideo. ¿Por qué lo tiene que pagar la empresa? Porque es la que ha abierto este juego de

posicionarnos a nosotros como actores del sistema de movilidad. Una de las empresas -creo que fue Uber- ya ha trasmitido esto al precio, con lo cual a quien estamos perjudicando es al usuario.

Ayer le dije al director que no queremos que ninguna empresa se vaya, independientemente de cómo entrado en el sistema. ¿Por qué? Porque están en juego nuestras fuentes de trabajo. Que se vaya la empresa no implica que se vayan tres gerentes y dos personas que manejan una computadora, que no es más que eso lo que tiene cada una de las empresas; que se vaya una de las empresas significa que muchos conductores, que encontraron una fuente laboral, la pierdan, y nosotros no queremos eso.

Puse un ejemplo hipotético, por si en el día de mañana una de estas empresas decide irse porque el negocio dejó de ser rentable. La experiencia que tenemos por estos días es que si las empresas se quieren ir, ponen un cartelito, apagan la luz y se van, y quienes quedan atrás somos nosotros, los trabajadores, que también quedaríamos con la deuda.

Entonces, asignarle la carga tributaria a cada uno de los actores de manera correcta nos salvaguardaría de problemas para el futuro, más allá de que hoy una de las empresas ha trasmitido ese canon al precio; nosotros no hubiésemos querido que fuera así, pero así sucedió.

¿Qué dificultades tenemos con el Poder Ejecutivo? El Poder Ejecutivo nos ha regularizado a través de un formato empresarial que comúnmente se llama Literal E). Eso implica costos que el 70% de los conductores no los puede asumir. ¿Por qué nos los pueden asumir? Porque no hacen las horas suficientes y nos las van a hacer. El sistema de estas empresas se conforma no solamente por conductores que toman esta actividad como full time, es decir, como única fuente de trabajo, sino también por aquellos que lo pueden hacer part time, es decir, en pocas horas diarias y que les permite llevar un complemento a sus casas. Hemos detectado que hay compañeros que tienen condiciones de salud muy difíciles, y la única fuente laboral que han conseguido es esta. También hay madres y jefas de hogar -que hay más de lo que ustedes se puedan imaginar-, que por estar solas o por tener a cargo a sus hijos tienen la libertad de entrar y salir del sistema en la medida en que sus obligaciones con sus hijos se lo permiten. Acá tenemos un ejemplo; Lilián tiene cinco hijos a cargo y dos sobrinos, y entra y sale del sistema en la medida en que los horarios de los menores se lo permiten. Todo este sistema y esta carga impositiva inflexibiliza esta actividad y la vuelve económicamente inviable.

Nosotros no estamos en contra de que se regularice, queremos la regulación. Pretendemos los beneficios que la regulación nos otorga, pero ante las mismas obligaciones también queremos los mismos derechos. El sistema tradicional de transporte tiene beneficios en la compra de combustible y en la compra de vehículos. De ese cúmulo de beneficios, no obtuvimos absolutamente ninguno. Y si nos integramos -como nos dijeron ayer en la Intendencia- y somos parte del sistema de movilidad del departamento, queremos los mismos beneficios, pretendemos las mismas obligaciones. El taxi tiene la posibilidad de tener monotributo y nosotros no. Eso habilitaría al 70% de los conductores que hacen la actividad part time. El taxi paga el litro de combustible a $ 39 y nosotros a $ 49, como cualquier hijo de vecino. El taxi tiene la exoneración del Imesi para el cambio de vehículo, y nosotros no la tenemos.

Por lo tanto, en estos momentos nos vemos en un cuadro de desigualdad, y queremos comenzar a compensarla de la mejor manera posible, en el ámbito de un diálogo.

Luego de la movilización que hicimos y que presentamos la nota a la Comisión para que nos recibiera, también presentamos una nota al intendente de Montevideo, al señor ministro de Economía y Finanzas, y al secretario general de la DGI. De la Intendencia nos han llamado, pero del Ministerio de Economía y Finanzas y de la DGI aún no. Pretendemos tener un ámbito de diálogo para ir corrigiendo todos estos aspectos. Nosotros en el día de ayer fuimos a la Intendencia con la gran esperanza de que, como actor principal afectado en este problema, tuviera la iniciativa de juntar a todos los actores en una mesa de diálogo: DGI, BPS -aunque debemos decir que con este último no hay ninguna dificultad, pero también es bueno que esté presente- la propia Intendencia, las empresas y los conductores, pero no hemos logrado ese ámbito. Desde la Intendencia se nos trasmitió en el día de ayer que estaban dispuestos a concurrir a cualquier cita que se les hiciera, pero no a tener iniciativa ni a ser el pulmón de empuje de esta propuesta.

Eso nos dejó con una gran desesperanza, y en ustedes y en el Parlamento volvemos a renovarla. Venimos a decir que queremos pagar, que queremos tributar y seguir trabajando porque aquí hay muchas personas que encontraron una fuente de trabajo. Y si se afecta esa fuente de empleo part time, no solamente se verá

perjudicado quien maneja un vehículo, sino todo un sistema transversal, porque nosotros no vamos a un único taller, a una única gomería, no cargamos en una sola estación de servicio, ni lavamos nuestros coches en un solo lugar sino que, reitero, atravesamos todo el sistema de Montevideo. Es verdad que directamente somos alrededor de cuatro mil conductores, pero para ver a cuántas personas influye indirectamente nuestra actividad tenemos que multiplicar esa cifra por tres o por cuatro.

Esa es nuestra propuesta, esa es nuestra inquietud y este es nuestro ánimo de trabajo. Nosotros venimos a pedir igualdad en el trato tributario y a que se conozca ciento por ciento cuál es la situación real de las aplicaciones en el sistema de trabajo.

Voy a decir algo en forma personal, saliéndome del libreto -no involucro a mis compañeros, porque tal vez algunos que están afuera me rezonguen por esto, pero tengo que expresarlo porque este es el ámbito para eso-: hay una de las empresas que trabaja con dinero en efectivo, no bancarizado. Yo ya perdí los pelos hace muchos años, pero eso me pone de punta los pocos que me van quedando, porque allí hay un riesgo muy grande para los para los choferes.

Volviendo al tema tributario, algunas de las aplicaciones también trabajan con el sistema tradicional y pueden llamar a un taxi o a un coche particular. Entonces, cuando les llega el taxi lo va a hacer con los beneficios, y cuando les llega un coche particular, lo hará sin los beneficios y con todas las cargas tributarias sobre el chofer. De ese marco de desigualdad es del que estamos tratando de salir, de escaparnos, pero no porque entendamos que no debemos pagar impuestos, sino porque queremos pagar los impuestos justos, acorde a la tarea que realizamos. Es eso, nada más.

SEÑORA LARRAUD (Sandra).- Nos hemos unido en un grupo de choferes después de que surgió el tema del monotributo y del literal E) del Ministerio de Economía y Finanzas, porque teníamos la esperanza de que pudiéramos seguir trabajando

Hoy sabemos que de diez choferes, siete se quedarán sin trabajo, porque hay tres mil quinientos que son part time y quedaríamos entre quinientos y seiscientos que somos full time. Por supuesto que estamos convencidos de que no es viable que una empresa se quede con seiscientos choferes porque, obviamente, no es lo mismo seiscientos choferes por doce horas que tres mil quinientos por seis horas.

Reitero lo que dijo mi compañero, es decir, acá hay amas de casa, personas con graves problemas de salud a quienes no los aceptan en ningún otro tipo de empleo; no son una carga para el gobierno porque tienen un trabajo y lo están haciendo bien. Muchos han comprado coches y están sumamente empeñados en deudas y ante eso, hoy nos encontramos con que no podemos trabajar.

Es decir, somos tres mil quinientos choferes part time, quinientos o seiscientos full time y, entre ellos, mil somos mujeres, muchas de ellas cabeza de familia que ni siquiera tienen un exesposo que les pase una pensión alimenticia para sus hijos, como es el caso de mi compañera.

Reitero que lo que queremos es trabajar y que no pretendemos no pagar tributo, sino que nuestros hijos tengan derecho a una sociedad médica y a todos los beneficios que tiene cualquier empleado en este país. Nos parece que de esta forma, elegantemente, nos están sacando del sistema de transporte.

SEÑOR MAYES (Leonardo).- Es poco lo que puedo agregar a lo que han expresado mis compañeros.

De todas formas, quisiera detenerme en un actor que no se ha tomado en cuenta hasta ahora y en que analizar por qué se genera este nicho de mercado en el Uruguay. Uber y las otras aplicaciones ya han experimentado esto en otros países y, seguramente, habrán analizado la situación del trasporte tradicional en Uruguay, en especial en Montevideo.

Reconocemos que cuando llegó la aplicación a nuestro país nos sorprendió a todos: ha sorprendido a las autoridades y a los conductores. Como bien se ha dicho, los conductores hemos encontrado una fuente de trabajo novedosa y el país debería ir adaptándose a las nuevas tecnologías, buscando soluciones jurídicas o administrativas para que estas aplicaciones puedan funcionar aquí generando, principalmente, una real competencia

Un actor que no ha sido escuchado hasta ahora es el pasajero. Me gustaría que hubiera algún medio de prensa, algún organismo, sociólogos o antropólogos, que hicieran una encuesta en la calle y analizaran a quién va dirigido el servicio y quiénes son los actores. Los pasajeros tienen plena confianza y aceptación del servicio que se está dando, porque es evidente que esta prestación faltaba en la ciudad de Montevideo. Y si ustedes consultan en cualquier organismo público, verán que mucha gente utiliza esta aplicación como medio de transporte y mandan a sus hijos con plena seguridad, porque la aplicación controla y muestra el trayecto, se sabe a qué hora llegan y se identifican las partes. Las redes sociales se manejan de esa manera: las partes se califican y uno puede expresar su opinión de manera tal que el sistema se controle a sí mismo. Esto no ha sucedido con el transporte tradicional. Por lo tanto, sería interesante saber qué opina el pasajero.

Este es un punto muy importante a tratar cuando se habla de real competencia. No nos parece justo que se actúe de esta manera por defender a un transporte tradicional, que claramente a la vista está que no ha sido eficiente y que durante todos estos años no ha resuelto el tema del efectivo. Evidentemente, el know how de la aplicación ha resuelto esto de manera muy fácil: trabajamos con un protocolo que lo hacemos nuestro. y si bien desempeñamos un trabajo con orgullo, debemos cumplir con un protocolo en el que está resuelto el tema del efectivo. ¿Por qué viajamos tranquilos? Porque ese tema está resuelto y el pasajero también viaja tranquilo en el recinto del vehículo.

Entonces, si vamos a hablar de real competencia y si realmente queremos que el sistema de transporte compita entre sí para buscar mejores soluciones, me parece que matar al conductor a través de una carga impositiva que lo haga inviable va en contra de ese concepto que se ha defendido en todos los ámbitos, inclusive a nivel académico: la real competencia. Considero que en todos los rubros comerciales la competencia hace que el servicio que se brinda sea dirigido de la mejor manera hacia el destinatario final, que es el consumidor, y eso es lo que nosotros defendemos.

Queremos trabajar de manera correcta, regulados. De hecho, nosotros siempre quisimos la regulación. No lo logramos desde el principio porque no podíamos, nos teníamos que esconder porque nos perseguían en la calle y no había forma de regularizar la situación porque nos decían que todavía no existía esa posibilidad. O sea que nosotros hicimos un trabajo aceptado por la sociedad, por la persona común y por los profesionales que también viajan a través de la aplicación y están identificados; acá no hay nada que esconder.

Me parece que debemos apuntar a que se mantenga este servicio. Ahora que ya está establecido este sistema, es difícil pensar que el servicio salga de la ciudad de Montevideo; todas las personas que empiezan a conocer cómo funciona opinan que eso es inadmisible.

SEÑOR CARBALLO (Felipe).- Agradezco la presencia de la delegación que nos visita que nos está interiorizando acerca de su opinión sobre un tema en el que esta Comisión ha venido trabajando desde hace un buen tiempo y que, en algún momento, se estuvo tratando en otras Comisiones del Parlamento.

Tengo varias consultas a los efectos de ir redondeando una idea sobre este tema. Particularmente me gustaría saber qué números manejan los invitados y cuánto le cuesta a cada uno de los trabajadores el desempeño de esta función. Aquí se mencionaron varias cosas: del Imesi, del combustible, de la patente, del canon -el porcentaje que se lleva la empresa-, del desgaste del vehículo, del seguro, del Banco de Previsión Social. Quizás nos puedan describir, en términos generales, cuáles son los resultados en una jornada de trabajo, una vez que se hizo frente a esos compromisos, a la exigencia que se está planteando en la legislación, para tener ir entendiendo un poco más acerca de cómo funciona el sistema.

También quisiera saber cuáles son las empresas que están trabajando específicamente en este rubro. Ustedes hablaban unos cuatro mil trabajadores y del tipo de trabajo que vienen realizando. Ahora, si estuviesen en condiciones, también me gustaría conocer el nombre de la empresa que está trabajando con efectivo.

Por otra parte, me gustaría saber si existen trabajadores o empresas vinculados al transporte tradicional, prestando servicios en el sistema que ustedes están planteando.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- En el mismo sentido del diputado preopinante, quisiera saber cuáles son los costos para los usuarios del servicio. Cuando se habla del traslado de los costos, ¿hay elementos comparativos? Si no tuvieran esta información, la podemos conseguir a través de las autoridades competentes.

En definitiva, quisiera saber cuánto gastaría el usuario si se le cargaran estos costos.

SEÑORA LARRAUD (Sandra).- Nosotros estuvimos haciendo números: en mi caso, como part time, el 50%, sin contar con el desgaste del vehículo, se va entre tributos y seguro y, de lo que gastamos a diario, el 33% corresponde a gasolina, a precio de plaza.

En cuanto a las empresas, trabajamos con Uber, Cabify e Easy Go. La empresa que maneja dinero es Easy Go: a veces puede aceptar tarjeta, pero eso es opcional. La mayoría de las veces -en un 90%- trabaja con dinero en efectivo.

SEÑOR VIZCARRA (Pablo).- Respondiendo a otra de las preguntas, las empresas trabajan con el sistema tradicional de transporte. Cabify lo hace con los remises y con conductores que no tienen chapa de remise. Easy Go trabaja con el taxímetro y con conductores que no tienen chapa de taxímetro y que no lo son. Uber trabaja solamente con conductores particulares.

En el caso de las empresas que trabajan con el sistema tradicional de transporte y con el sistema nuevo sumando conductores a su flota de vehículos para hacer los viajes, estamos claramente ante dos actores que tienen reglas diferentes en cuanto a la tributación, beneficios distintos en lo que tiene que ver con el desarrollo de su actividad. Más o menos, esa es la realidad.

Hoy estamos siendo sujetos a una reglamentación parcial; todavía no sabemos cuándo la DGI va a realizar los primeros controles. Creíamos que iba a hacerlos hacia fines de este mes; capaz que se hagan hacia fines de abril, pero lo cierto es que el sistema, por falta de coordinación entre los actores, no le brinda certezas al conductor. Sabemos que las empresas tienen que hacer las veces de agentes de retención, por lo cual si alguien trabaja sin abrir su unipersonal, la empresa le va a retener y, seguramente, la DGI lo va a sancionar. Ahora, si quiere ir a inscribirse, tiene que asociar un vehículo. Nosotros desde la Intendencia todavía no tenemos la nómina de los vehículos que están autorizados, por lo cual solamente sabemos que pueden trabajar los coches que salieron al mercado a partir del año 2011 hacia adelante. Ese año corresponde a vehículos más nuevos que muchos taxímetros autorizados. Todavía vemos en Montevideo vehículos pintados de amarillo y negro que seguramente tienen muchos más años que aquellos que son de 2011 hacia adelante.

Esta falta de coordinación hace que tampoco podamos hacer una tablilla de costos, que es lo básico que estamos queriendo saber. Por ejemplo, no tenemos una empresa de seguros que nos lo brinde, porque no hay un producto para nosotros. Sí lo hay para el taxi y el remise, pero eso no se extiende a los conductores.

En cuanto al costo del seguro, yo les puedo decir cuál es el del taxi, pero no sé cuál es el de los conductores, el de los choferes. El del taxi es $ 52.000. Se imaginarán que una persona que trabaja part time no puede asumir ese costo de seguro. Entonces, tenemos que compensarlo de alguna manera. Por eso entendemos que las cargas tributarias deben ser asumidas por los conductores cuando así debe ser, pero de manera diferencial. No podemos tratar situaciones desiguales de igual manera, porque creamos desigualdad; eso es lo que estamos pretendiendo. Aquellos que asumen la tarea como actividad part time deben tener un régimen diferente al que la encaran full time: seguramente estos van a tener una carga impositiva mayor, y está bien que así sea. Pero no podemos trasladar la carga impositiva de un full time a un part time porque si lo hacemos se vuelve inviable la actividad de los choferes, y no sabemos si también el sistema de aplicaciones. Nuestro gran temor es que se torne inviable el sistema de aplicaciones. Antes de noviembre, cuando uno llamaba a un Uber, en menos de cinco minutos tenía un coche en la puerta; hoy capaz que demora quince o veinte minutos, y el usuario, en su libre decisión, puede pensar que Uber, Cabify o Easy Taxi no le están brindando el mismo servicio que antes y se termina yendo. Nosotros también somos receptivos de esos temores y los queremos trasladar, porque no se trata de hacer inviable a una empresa.

Tal vez nosotros tengamos las mismas objeciones y rechazos ante la forma en que alguna de estas empresas ha entrado al mercado, pero después de que lo hizo y creó cuatro mil puestos de trabajos, la empresa ya es secundaria y lo que importa son los lugares de empleo que brinda.

Se habla de los grandes esfuerzos que hace el Estado uruguayo para que vengan inversiones internacionales y se generen puestos genuinos de trabajo. Bueno, aquí tenemos puestos genuinos de trabajo y lo que no queremos es destruirlos. Reitero que no nos gustó la forma en que se dirigieron las empresas: podemos llegar a acuerdos sobre el pasado en muchos puntos, pero lo que queremos ahora es cuidar las fuentes laborales y nada más.

SEÑORA LARRAUD (Sandra).- En cuanto a la pregunta sobre los costos, debo decir que no tenemos esos datos. Sí podemos decir que en la medida en que van quedando menos choferes, el pasajero paga mucho más, porque existe lo que se llama "tarifa dinámica" que aumenta el precio, dependiendo de la demanda y de la cantidad de móviles que se encuentren trabajando en determinado momento. Entonces, como se están yendo compañeros, está aumentando la carga de dinero que paga el usuario. Actualmente tenemos doscientos veinte mil usuarios diariamente, que no es poca cosa.

SEÑOR VIZCARRA (Pablo).- Efectivamente, es un número muy grande de usuarios que han tenido esta opción de viaje.

Nosotros tenemos un sistema de tarifas; voy a hablar del caso de Uber que creo que es el más expandido y al que, por su forma de entrar, todo el sistema le ha puesto los ojos encima

Entonces, cuando la tarifa es normal, el precio de Uber es sensiblemente más barato que el de un taxímetro; pero también tenemos las tarifas dinámicas. El sistema de informática de la aplicación regula la cantidad de pedidos de viajes con el número de coches disponibles en el momento. Entonces, en la medida en que haya pocos coches, la tarifa dinámica va aumentando y va superando el precio del taxi. Por lo tanto, no solamente se pone en riesgo el sistema, porque el coche va a estar más lejos del pasajero para pasar a buscarlo, sino que el precio de la tarifa va a subir muy sensiblemente por encima de la del taxi.

SEÑORA LARRAUD (Sandra).- Me queda algo por comentar: tenemos una tarifa básica de $ 30, que sería como la bajada de bandera; $ 3,50 el minuto y $ 10,50 el kilómetro. Pasados los 15 kilómetros, el precio por kilómetro es de $ 13,50, y ahora se suma el canon, que se transfirió al pasajero.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se habla de 220.000 usuarios del sistema. ¿Son todos usuarios nuevos de las plataformas o eran usuarios de remises y taxis?

SEÑOR MAYES (Leonardo).- Creo que hay un error de apreciación, como que las aplicaciones están quitando el trabajo al transporte tradicional.

La mayoría de los usuarios de las plataformas ya no tomaba taxis y han optado por una decisión familiar -inteligente a veces- de usar este servicio para viajar a Ciudad Vieja o al Centro.

Por otra parte, hay que tener en cuenta que este servicio favorece la desconcentración del tránsito en Montevideo.

Asimismo, muchos taxistas estás saliendo del sistema tradicional porque no quieren seguir trabajando en un sistema verticalista y empiezan a pensar en la defensa del pasajero. En efecto, a través de nuestro protocolo hemos marcado una forma de trabajo, defendiendo al consumidor, y está bueno que Montevideo empiece a defender los derechos del usuario. Por ejemplo, nosotros fuimos capacitados para transportar discapacitados, eso forma parte del *know how* de Uber. Es decir, los taxistas están pasando al sistema de aplicaciones para salir del sistema tradicional que los tiene encajonados.

SEÑORA LARRAUD (Sandra).- Uber Assist es el servicio que brindamos a los discapacitados, lo atienden compañeros que están preparados para asistir al usuario discapacitado y el pedido se maneja desde la aplicación.

Mucha gente nos dice que, por ejemplo, si tres personas tienen que viajar a la Ciudad Vieja, como cada uno tendría que pagar $ 33, es más barato usar un transporte por aplicación.

Por otra parte, gracias a que algunas aplicaciones trabajan exclusivamente con tarjetas, el servicio no solo cubre la zona de Pocitos, Carrasco y Punta Carretas, como mucha gente cree. Me ha ocurrido por ejemplo, tener que ir a buscar una embarazada en trabajo de parto al Marconi, y allí no entra la ambulancia ni el taxi.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Esta Comisión fue la primera en interesarse en esta problemática y, oportunamente, recibió a la gremial del taxi. Asimismo, trabajó intensamente y analizó el proyecto respectivo, y por más que haya sido tramitado en la Comisión Especial de Ciencia y Tecnología, en realidad, la problemática concreta fue abordada en este ámbito durante todo el año pasado. Esto demuestra la complejidad de la problemática.

Desde que la Intendencia firmó el decreto respectivo, hubo cambios, y muy positivos, y eso hay que destacarlo. De ahí en más se han dado otros procesos, que van en la línea de incorporar las plataformas al sistema de transporte, sumando los aspectos positivos. Todo este proceso se debe inscribir dentro de un marco de orden y de respeto hacia los demás trabajadores. Ustedes han planteado su derecho a trabajar, pero también es cierto que los sistemas tradicionales regulados a través de las Juntas Departamentales para organizar el transporte de pasajeros no se pueden cambiar de la noche a la mañana.

Estamos hablando de procesos, y creo que se ha avanzado. Por ejemplo, la reglamentación del uso de plataformas es un avance y un reconocimiento de la tarea que realizan; lo demás habrá que mejorarlo.

También entiendo y hago mía su preocupación en cuanto a que la eliminación del part time atente contra el sistema, pero parece lógico que los organismos competentes y la Intendencia tiendan a defender el trabajo full time, que es el utilizan los choferes de taxi. Asimismo, conozco esta realidad y diría que es prácticamente imposible que una administración pueda regular a medida.

Por otra parte, advierto -es una opinión- que los choferes de Uber no están agrupados en una sola asociación. El Parlamento ha recibido a colegas suyos que están agrupados en otra asociación, que tienen autoridades, deciden por asamblea, etcétera. Es más, yo sigo su accionar para mantenerme informado. Ustedes se han presentado como otra asociación. No sé cuánto representa cada una. En ese sentido, creo que a la hora de defender sus legítimos derechos, esta división les quita fuerza. Hace semanas escuché a colegas de ustedes que están en la asociación, quienes comentaban en un programa de radio cómo venían las cosas y hablaban de la regulación que los relaciona a ustedes con las empresas titulares de las aplicaciones, no solo con las autoridades.

Recién hablaban de una empresa que trabaja con el 90% en efectivo, pero en realidad pueden elegir trabajar con este sistema o no, y hay otras realidades; por ejemplo, las que trabajan con cierto porcentaje con Uber, que tiene la mayor participación en el mercado de servicios de plataforma. Esta diversidad forma parte de las discusiones que los choferes deben dar con las empresas y no solo con las autoridades.

Es decir, cuanto más grupos aparezcan, menor será la capacidad de negociación.

SEÑOR VIZCARRA (Pablo).- Reitero que para nosotros que los organismos competentes -la Intendencia, el Banco de Previsión Social o la Dirección General Impositiva- empiecen a regular la actividad es positivo. Pasamos un año y tres meses en la oscuridad, no porque fuera nuestro deseo, sino porque la administración no regulaba, y así los inspectores nos multaban o nos sacaban las chapas. A su vez, la Dirección General Impositiva no sabía en qué grupo incluir nuestra actividad. Esa realidad nos llevó a esta situación.

Por otra parte, es cierto que existen otras asociaciones; pero a pesar de que tenemos perspectivas distintas, a mi entender, su existencia es positiva. Todos queremos que el sistema funcione, y no creo que eso se logre con soluciones a medida, porque sería imposible, sino estableciendo dos categorías de choferes: una full time, que pague conforme a la legislación vigente; y otra *part time,* que se regule por la cantidad de horas de trabajo en el sistema. Solo esta diferencia haría que muchos de los 4.500 choferes que se retiraron de la actividad, vuelvan al sistema. Si 4.000 choferes dieron un servicio por más de un año, con el consiguiente beneficio para la ciudad de Montevideo, no vemos por qué vamos a perjudicarla si se mantiene la mayor cantidad de choferes.

Además, la reglamentación establece que la Intendencia tiene la potestad de fijar la cantidad de choferes, pero hasta ahora no lo hizo. Ayer preguntamos expresamente esto y nos dijeron que las autoridades departamentales no tienen previsto hacerlo.

Entonces, lo que debe quedar bien claro es que no estamos pidiendo muchos cambios en la regulación, sino que se categorice de acuerdo con la cantidad de horas de trabajo en el sistema.

SEÑORA LARRAUD (Sandra).- Creo que sería un error considerarnos como una fábrica o cualquier otra empresa, porque nosotros no nos conocemos. Nosotros trabajamos con un celular; somos 4.000 choferes y nos conocemos por grupos. Nos juntamos y tratamos de defendernos. Tenemos visiones diferentes y en el momento en que se regularizó esta actividad, nuestra asociación -que representa a cuatrocientos compañeros que no estamos agremiados- vino a plantear al Parlamento que no estamos de acuerdo con lo que nuestros

compañeros han conversado hasta el momento con la Junta Departamental y queremos avisar que nos estamos quedando sin trabajo.

No podemos agremiarnos a ningún grupo grande porque no nos conocemos. La actividad es diferente a la de cualquier empresa.

SEÑOR PRESIDENTE.- Las explicaciones de la Asociación de Conductores Independientes de Aplicaciones han sido muy claras y contestaron nuestras dudas.

Luego de que se retire la delegación, la Comisión resolverá cómo proceder.

La Presidencia planteará convocar a la Dirección General Impositiva para que nos informe y gestionar ante la Intendencia una visita, porque el Parlamento no tiene facultad para convocarla; no obstante, cuando fue invitada, concurrió con mucho gusto.

A su vez, se convocará a los organismos correspondientes para analizar el tema de los aportes y de las horas trabajadas.

Nos mantendremos en contacto.

(Se retira de Sala la Asociación de Conductores Independientes de Plataformas)

——Habiendo acuerdo, se cursará invitación a la Dirección General Impositiva y a la Intendencia.

SEÑOR DOMÍNGUEZ (Ángel).- Estos señores han hecho declaraciones muy importantes, pero tenemos que saber que el taxi tiene una carga tributaria muy importante y creo que todas las empresas que quieran participar de esta actividad deberían pagar los mismos tributos. No puede ser que un servicio público trabaje *part time* porque tiene que estar disponible cuando sea necesario

En el caso del taxímetro, el patrón debe cubrir los turnos con dos choferes permanentemente, esté funcionando o no el coche. Además, el dueño debe pagar tributos por dos o tres choferes. Asimismo, tiene que instalar una mampara que a veces limita la compra de las unidades, y todos sabemos que la gente prefiere viajar en coches sin mampara porque ha sido responsable de varios accidentes.

A su vez, los taxímetros pagan seguros por el chofer, por el pasajero y por el taxi.

Es decir que cuando tomemos una determinación deberemos tomar en cuenta todos los factores porque no sería lógico decidir por simpatía.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Sería importante escuchar a los responsables de la Intendencia para que nos ilustren sobre los criterios que tuvieron en cuenta para dictar la reglamentación.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- Sabemos que la Intendencia ha concurrido a la Comisión, pero no sé si corresponde que el Parlamento tramite una convocatoria. No olvidemos que la que aprobó la reglamentación fue la Junta Departamental.

En ese sentido, pregunto si sería posible invitar a la Comisión que entendió en este asunto.

A su vez, creo que tendríamos que completar las convocatorias invitando a la Dirección General Impositiva y al Ministerio de Economía y Finanzas.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Sería importante que la Intendencia aceptara la invitación, porque si bien el decreto fue aprobado por la Junta Departamental la iniciativa fue del Ejecutivo comunal y la reglamentación fue aprobada prácticamente sin modificaciones.

Por eso, creo que si concurrieran los responsables hasta nos podrían ayudar a comprender la globalidad del problema.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que podríamos invitar a la Comisión respectiva de la Junta Departamental y a la Intendencia, además de la Dirección General Impositiva y del Ministerio de Economía y Finanzas.

SEÑOR DOMÍNGUEZ (Ángel).- El chofer del taxi percibe un salario por su actividad, que no es un complemento: si su actividad no funciona, sus ingresos disminuyen.

Además, los choferes de taxis recibieron cursos para atender turistas, y hay unidades que están preparadas para transportar discapacitados.

Cuando se pide un taxi a las dos o tres de la mañana en un barrio problemático, todo el mundo trata de zafar, pero para el chofer de taxi es una orden y no se puede negar.

Entonces, tengamos presente todo ante de tomar una decisión.

SEÑOR CARBALLO (Felipe).- Comparto totalmente lo que plantea el señor diputado Domínguez.

La bancada del Frente Amplio ha presentado en esta Comisión un proyecto vinculado a este tema.

Respaldo la propuesta del señor presidente de invitar a las autoridades correspondientes para que nos informen y profundizar sobre las medidas adoptadas y el decreto aprobado en la Junta Departamental.

Sin duda, el proyecto que hemos presentado está muy vinculado a esto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Secretaría gestionará la invitación ante la Intendencia, la Junta Departamental, la Dirección General Impositiva y el Ministerio de Economía y Finanzas.

Ha finalizado el orden del día.

El señor diputado Ayala Barrios solicitó plantear una cuestión urgente vinculada con los transportistas de arroz en el departamento de Artigas.

SEÑOR AYALA BARRIOS (Mario).- Agradezco al presidente -a quien deseo éxitos en su función- por la celeridad con que accedió a mi solicitud de audiencia.

Artigas está viviendo una situación sumamente complicada en lo laboral, por la coyuntura que atraviesan los diferentes sectores económicos que mueven la economía del departamento. El sector arrocero ha sido dinamizador de la economía de nuestro departamento. Además, junto a Salto forman parte de la región norte en la producción arroz y allí se cultivan 35.000 hectáreas y se producen más de 280.000 toneladas de arroz, lo que genera unos US$ 60.000.000, aunque en realidad representa más de US$ 100.000.000 para la economía del departamento. Más del 97% de lo producido se exporta. El sector emplea alrededor de 2.200 personas y genera entre 8.000 y 10.000 viajes de arroz a los molinos desde las chacras, lo que representa más de US$ 7.000.000 de fletes.

Se trata de un sector muy dinámico, que genera mucha riqueza y actividad, que ha sido ejemplo de integración en la producción nacional y es uno de los más competitivos del mundo, gracias a la investigación, el esfuerzo y el trabajo, tanto de los productores como de los asalariados rurales. No obstante, hace unos años atraviesa dificultades por el aumento de costos y aunque este año tiene una excelente zafra, que comenzó hace unos diez días, un paro del transporte que lleva dos días bloqueó el ingreso a planta del arroz.

No quiero tomar parte en el conflicto, pero solicito que la Comisión interceda para levantarlo, habida cuenta de la importancia que tiene esa actividad en nuestro departamento y en el país. Lo último que sabemos es que ayer pararon en Treinta y Tres y que no hubo avances en la posibilidad de negociar. Inclusive, el conflicto se habría agudizado y se habrían generado hechos violentos en la entrada del molino de Saman de Tomás Gomensoro.

Por lo tanto, creo que todos deberíamos hacer un esfuerzo para interceder, levantar el conflicto y que las partes escuchen sus reclamos, para salvar una producción que es perecedera, porque una vez que el arroz madura, cualquier lluvia, granizada o viento puede arruinarla causando pérdidas importantes y poniendo en riesgo el trabajo de muchos artiguenses.

En síntesis, solicito que la Comisión interceda para que se levante este conflicto y se negocie.

Agradezco a la Comisión, ya que tuvo la deferencia de recibirme lo antes posible para plantear esta situación porque si no se soluciona cuanto antes, corremos el riesgo de que se extienda a otros departamentos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Es muy claro el planteamiento que hizo el señor diputado sobre la problemática de los transportistas del arroz en Artigas, que se está extendiendo a todo el país.

SEÑOR CARBALLO (Felipe).- Me parece interesante lo que planteó el señor diputado Ayala Barrios; es un resumen de la situación que se está viviendo. Sin embargo, no me queda claro por qué se dio el conflicto del transporte; si fue por los molinos o por los arroceros.

En varias oportunidades, esta Comisión ha recibido a las gremiales del transporte. El presidente puede hacer algunas gestiones para saber qué está sucediendo y de qué manera se podría colaborar desde acá.

SEÑOR AYALA BARRIOS (Mario).- La información que tengo de la Intergremial de Transporte es que hasta esta zafra se venía negociando entre los productores y los transportistas. Pero en esta zafra, uno de los molinos intercedió, negoció directamente con los transportistas y ahí se empezó a generar la diferencia en cuanto a los valores. Por lo que me han dicho, la diferencia con relación a los planteamientos no es tanta, pero la hay. Sería oportuno interceder para buscar soluciones a esta situación. La mayoría de los fletes ya están acordados entre los productores y los transportistas, pero hay temas puntuales en los que ha intercedido algún molino, generando esta situación. Los transportistas no solo están preocupados por la situación puntual del arroz, sino que también reclaman tener mayor recompensa por su trabajo en el transporte de otros rubros agropecuarios, como la madera, la soja o algún otro.

SEÑOR PRESIDENTE.- Desde la Presidencia nos ocuparemos de hacer los contactos pertinentes.

El Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca ya está informado acerca del tema e intermediará; también el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Hablaremos con sus autoridades para ver de qué forma la Comisión puede ayudar. Nosotros podemos citar a las partes, pero si están en medio de un conflicto y en plena zafra, y si tenemos en cuenta que nuestros tiempos no son los mismos que los de ellos, la situación se podría complicar.

De todas formas, haremos las gestiones pertinentes y estaremos informándolos.

Es probable que el miércoles 29 la Comisión se reúna nuevamente para recibir invitados.

Se levanta la reunión.